Auszüge aus Doktor-Dissertationen
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Georg-August-Universität zu Göttingen.
Jahrgang 1925.

Der Ladeschein der Binnenschiffahrt (La.).

Von
Karl Haverkamp,
aus Dortmund.
Gutachter: Prof. Dr. J. v. Gierke.

BIBLIOTHEEK RIJKS UNIV. LEIDEN

Einleitung.

Der § 1 der Darstellung schildert uns die Entwicklung, wirtschaftliche Bedeutung und die Rechtsquellen des Ladescheins. Obwohl ein solcher auch im Landfrachtverkehr möglich ist (§ 444 HGB.), praktisch ist er nur in der Binnenschiffahrt geworden. Scharf zu unterscheiden ist der La. vom Frachtbrief, der nur eine Beweisurkunde ist, während der La. zu den Wertpapieren gehört. Seine Entwicklung ist stark von dem weit älteren Konnossement (Ko.) beeinflußt worden. Große Schwierigkeiten bereitete die Einführung des La. im ADHGB. (Prot. S. 446—51, 845/49, 1240—46, 4766—69). Seine wirtschaftliche Bedeutung zeigt sich darin, daß durch ihn die auf dem Transport befindlichen schwimmenden Güter umsatz- und verkehrsfähig, rechtlich beweglich werden, trotzdem sie eigentlich der Verfügung des Absenders oder Empfängers fast vollständig entzogen sind. Das schwimmende Gut wird veräußerbar und verpfändbar. Als Rechtsquellen des deutschen Ladescheinrechtes sind das ADHGB., das HGB. und das BSchG. zu nennen.

Kapitel I: **Die Ausstellung.**

(§ 2) In Ermangelung einer festen Definition des La. entnehmen wir der allgemeinen Bestimmung des § 72 BSchG., daß er eine Rechtsurkunde des Frachtführers ist, in der dieser den Empfang

von Gütern bescheinigt und sich ferner noch zu deren Auslieferung an den legitimierten Besitzer des Papiers nach erfolgter Beförderung verpflichtet. Empfangsbekenntnis und Auslieferungsverpflichtung sind die charakteristischsten Eigenschaften des La. Fehlt eine, so ist eine derartige Urkunde kein La. (für das Empfangsbekenntnis bestritten).

Auch für den Inhalt des La. besteht keine zwingende Formvorschrift bis auf die unbedingt erforderliche Unterschrift des Frachtführers. Das Gesetz nennt in den §§ 445 HGB. und 72 BSchG. nur den Inhalt eines ordnungsmäßigen La. Aus der Begriffsbestimmung des La. ergibt sich aber, daß auch noch einige andere in den genannten Paragraphen aufgestellte Erfordernisse wesentliche Inhaltsbestandteile sind (z. B. Bezeichnung des Gutes, des Empfängers). Der Name Ladeschein ist nicht erforderlich, und in der Praxis wird er oft Ko. und Rheinko. genannt. Als Besonderheit des La. der Binnenschiffahrt ist die Meldeadresse gemäß § 72 Abs. 3 BSchG. anzusehen.

(§ 3) Die Verpflichtung zur Ausstellung eines La. entsteht für den Frachtführer gemäß § 72 BSchG. nach der Verladung, falls der Absender vor derselben das Verlangen nach einem solchen Papier gestellt hat. (Anders im Seerecht, § 642 HGB., und beim Landla. § 444 HGB.). Als Zeitpunkt der Ausstellung kommt der Augenblick nach vollendeter Verladung in Frage. Jetzt erst trifft den Frachtführer eine Verpflichtung. Zur formellen Gültigkeit setzt der La. jedoch eine Abladung nicht voraus. § 642 Abs. 5 HGB. findet hier analoge Anwendung.

(§ 4) Ohne Unterzeichnung der Urkunde durch den Frachtführer liegt kein gültiger La. vor (§ 445 HGB.). Eine dem § 426 Nr. 9 HGB. ähnliche Bestimmung fehlt für den La. Demnach ist gemäß § 126 BGB. eigenhändige Namensunterschrift des Frachtführers erforderlich. Gesetzliche Vertretungsmacht zur Ausstellung und Unterzeichnung von La. hat der Schiffer (§ 16 BSchG.) als Vertreter des Frachtführers (A.A. Werner S. 50; vgl. als Ausnahme § 131 BSchG.).

(§ 5) Zu unterscheiden sind die Originale, Duplikate und Kopien von La. Die beiden ersten stellt der Frachtführer aus, letztere dagegen der Absender (§ 445 Abs. 3 HGB.). Im Gegensatz zum Seerecht kann der Absender vom Frachtführer nur die Ausstellung eines La. verlangen. In der Praxis werden jedoch meistens mehrere Exemplare (Duplikate) vom Frachtführer ausgestellt. Hier werden allerdings die Worte „Duplikate" und „Kopie" nicht immer in ihrer strengen Bedeutung gebraucht.

(§ 6) Der La. kann als Rekta-, Order- oder Inhaberpapier in den Verkehr gelangen. Die Zulässigkeit von Inhaberla. ist bestritten, praktisch kommen sie nie vor. Verlangt der Absender einen Orderla., so ist der Frachtführer verpflichtet, die Urkunde an

Order zu stellen, falls ihn eine Verpflichtung zur Ausstellung überhaupt trifft. (A.A. Lehmann § 119 und J. v. Gierke, S. 450).

Kapitel II: **Der La. als Wertpapier.**

Abschn. 1: in schuldrechtlicher Beziehung.

(§ 7) Das deutsche Recht und seine ausländischen Tochterrechte haben den La. wie das Ko. zu einem schuldrechtlichen Wertpapier gemacht. Eine der schwierigsten und bestrittensten Fragen des Ladescheinrechtes ist die rechtliche Natur in schuldrechtlicher Beziehung. Seit Einführung herrscht darüber Streit, ob dem La. Schriftrechtlichkeit zukommt, und ob er ein kausales oder abstraktes Wertpapier ist. Großen Einfluß auf diese Fragen und die sich aus der Schriftrechtlichkeit ergebende Haftung hatte das Reichsgerichtsurteil vom 1. 10. 81. (RG 5 S. 79 ff.). Entgegen der herrschenden Lehre, die dem Reichsgericht folgt, bricht sich allmählich die Ansicht Bahn, daß auch der La. wie das Ko. ein streng schriftrechtliches Wertpapier ist, was seinen Ausdruck eindeutig im § 446 Absatz 1 HGB. gefunden hat. Nach herrschender Lehre ist die Ladescheinschuld kausaler Natur (A.A. Jakobi). Aber Schriftrechtlichkeit und Kausalität vertragen sich schlecht; sie sind aber im Interesse der Verwendungsfähigkeit des La. (wie beim Ko.) aneinander geschmiedet und müssen sich einander fügen. (So Brodmann und Buchholz).

(§ 8) Ferner enthält der La. ebenso wie das Ko. eine streng einseitige Verpflichtung. (So die Mehrzahl der Schriftsteller, A.A. Hellwig und Krichauff).

(§ 9) Die Auslieferungserklärung gibt der Absender dem Frachtführer gegenüber zu Gunsten des Empfängers ab. Der Ladescheinvertrag ist also ein Vertrag zu Gunsten Dritter (§ 328 BGB.), und der La. ruft unmittelbare schuldrechtliche Beziehungen zwischen Frachtführer und Empfänger hervor. In dem Rechtsverhältnis zwischen diesen beiden Personen findet der La. sein eigenes Rechtsgebiet, wofür er allein entscheidet (§ 446, Abs. 1 HGB.).

Was der La. erklärt, das gilt für Frachtführer und Empfänger, worüber er schweigt, das gilt nicht. Die grundsätzliche Maßgeblichkeit des La. für das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger erleidet aber aus allgemeinen Billigkeitsgründen einige unwesentliche Einschränkungen. So z. B. in den Fällen der §§ 67, 91, 99 BSchG.

Die Stellung des Empfängers, nach dem Frachtvertrage sehr unsicher, da dieser nur schwache obligatorische Beziehungen hervorruft, ist bei Ausstellung eines La. eine bedeutend sicherere, worin zum großen Teil Zweck und Bedeutung des La. liegen. Die Stärkung der Position des Empfängers gegenüber seinen Rechten aus § 435 HGB. geschieht auf Kosten des Absenders (§§ 433 u. 447 Abs. 2 u. 3

HGB.). Nur der berechtigte Inhaber kann Zug um Zug gegen Erfüllung seiner Verpflichtungen, die wegen der Maßgeblichkeit des La. in ihn aufzunehmen sind, die Einseitigkeit der Verpflichtung des Frachtführers aber nicht stören, von den schriftgemäßen Befugnissen Gebrauch machen.

Für den Frachtführer bringt der La. keinen Vorteil, sondern lediglich eine scharfe Haftung (Siehe unten § 10). Ein Unterfrachtführer (§ 432 Abs. 1 HGB.) wird, falls er die Güter auf Grund des La. übernimmt, gemäß § 449 HGB. nach Maßgabe des La. verpflichtet. Eine Unterzeichnung des La. seinerseits ist nicht nötig. Frachtführer und Unterfrachtführer haften als Gesamtschuldner. Der sogenannte Durchladeschein, der in der Praxis gelegentlich auch vorkommt, ist aber durch § 449 HGB. nicht geregelt. Er ist von der Praxis gebildet und auch wie das Durchko. gesetzlich noch nicht geregelt.

Auf das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Absender hat der La. keinen Einfluß. Hier bleibt es bei den Abmachungen des Frachtvertrages (§ 446 Abs. 2 HGB.).

(§ 10) Eng mit der Frage der Schriftrechtlichkeit hängt die der Haftung des Frachtführers für seine Angaben im La. zusammen. So herrscht auch hierüber von jeher lebhafter Streit. Die Theorie der Verschuldenhaftung und die der streng schriftrechtlichen- oder Gewährshaftung stehen sich einander gegenüber. Die erstere vertrat das RG. im Urteil vom 1. 10. 81, das von entscheidendem Einfluß auf die spätere Literatur und Gesetzgebung war. (Z. B. BSchG. Begründung S. 99). In neuerer Zeit mehren sich aber wieder die Anhänger der Gewährshaftung. Die Verschuldenstheorie will einen Unterschied zwischen Ko. und La. Dieser ist aber unberechtigt. Sind die wirtschaftlichen Grundlagen anders geartet, die rechtlichen sind die gleichen. Der La. ist ein streng schriftrechtliches Wertpapier und die Haftung des Frachtführers für seine Angaben eine streng schriftgemäße. Ihn trifft eine Gewährleistung für die Richtigkeit der von ihm gemachten Angaben. Dies hat für den La. im § 446 Abs. 1 HGB. (für das Ko. im § 651 Abs. 1 S. 1 HGB.) seinen eindeutigen Ausdruck gefunden. Der Nachsatz des § 651 Abs. 1 S. 1 „insbesondere . . .", der beim La. fehlt, ändert nichts hieran. Er betont nur noch einmal, das im Satz 1 Gesagte.

Im zweiten Teil des § 10 ist der Versuch unternommen, die Haftung des Frachtführers durch den von Müller-Erzbach ausgearbeiteten Gefahrtragungsgedanken zu erklären. Die kurze Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, daß der Frachtführer für die Angaben im La. haftet, weil er die Gefahr, die durch die Ausstellung des La. hervorgerufen wird, in weit größerem Maße beherrscht als sonst

jemand und so eben die Gefahr der richtigen Ausstellung des La. trägt.

(§ 11) In § 11 der Arbeit werden die Rechtsfolgen, die sich auf der Grundlage des Gewährhaftungsprinzipes ergeben, besprochen. Während im ersten Teil des § die Rechtsfolgen im allgemeinen zur Erörterung kommen, untersucht der zweite Teil, in welcher Weise die Sondervorschriften des BSchG. (§§ 73—76), die doch auf der grundsätzlichen Ablehnung der streng schriftrechtlichen Natur des La. aufgebaut wurden, mit der Gewährhaftung vereinbar sind.

In der Regel ist die Haftung des Frachtführers für seine Haftung aus dem La. eine solche auf den Minderwert (§ 75 und 76 BSchG.). (Anders jedoch bei Nichts- und Mehrverladung). Grundsätzlich sind die Sondervorschriften des BSchG. mit der Gewährhaftung vereinbar, wenn auch einzelne dieselbe sehr erheblich mindern (§ 74), ja fast völlig aufheben (§ 74, Abs. 2 BSchG.). Milderungen sind mit Rücksicht auf den unerfahrenen Frachtführer erforderlich, wenn auch die Binnenschiffahrt fast ausschließlich in den Händen von größeren Unternehmungen liegt, die sich in der Regel in ihren Verlade- und Transportbedingungen von der Haftung bis zur Arglist freizeichnen, was aus allgemeinen Rechtsgründen zu billigen ist. Hier ist die heute noch auf Grund der Verschuldenstheorie herrschende Theorie von Schlodtmann beachtlich, „daß die dem Schiffer gesetzlich obliegende Vertretung des Inhaltes des La. nur soweit vertraglich ausgeschlossen werden kann, als die Unbekanntschaft mit der Richtigkeit der Ladescheinangaben nicht eine Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers in sich schließt." Wüstendörfer und Brodmann widerlegen Schlodtmann überzeugend. Das Nordische Seerecht hat aber Schlodtmanns Theorie zum Gesetz erhoben.

(§ 12) In diesem Paragraphen wird erörtert, welche Einwendungen der Frachtführer gegenüber der Inanspruchnahme gemäß der Schrift durch den Empfänger geltend machen kann. Welche Einwendungen der Frachtführer gegen den legitimierten Besitzer eines Orderla. hat, sagt § 364 Abs. 2 HGB., und gegen den eines Inhaberla. § 796 BGB.

Aus der Schriftrechtlichkeit heraus ergibt sich diese weitgehende Einwendungsbeschränkung, die auch für den im Rektala. Benannten gilt. Einem Zessionar gegenüber sind aber alle Einwendungen möglich, auch solche aus der Person seines Vormannes.

In gewissen Fällen hat aber trotz der Maßgeblichkeit des La. der gemäß der Schrift in Anspruch genommene Frachtführer Einwendungen aus dem allgemeinen Frachtrecht. Solche können sich z. B. aus den §§ 58, 60, 61 BSchG. ergeben. Ferner kann ein Frachtführer, der zugleich auch als Eigner tätig geworden ist und aus der

Schrift in Anspruch genommen wird, dem anderen Teil unter Berufung auf § 4 BSchG. entgegnen, daß er nur beschränkt mit Schiff und Fracht haftet. Nichtigkeit und Anfechtung des Frachtvertrages bleiben ohne Einfluß auf den La. Dagegen besteht die Möglichkeit der Anfechtung des Ladescheinvertrages nach bürgerlichem Recht (A.A. Mittelstein).

Abschn. 2: **In dinglicher Beziehung.**

(§ 13) Als schuldrechtliches Wertpapier besitzt der La. schon große Bedeutung; ein Werkzeug des merkantilen Güterumlaufs wird er aber erst dadurch, daß man an seine Übergabe dingliche Wirkung geknüpft hat. (§ 450 HGB.). Die durch den Transport dem Warenumsatz und wirtschaftlichen Blutkreislauf entzogenen Massengüter werden nunmehr erst völlig rechtlich beweglich. Dingliche Rechte können an den Gütern erworben und übertragen werden oder sie bleiben bestehen, wenn sie ohne La. enden würden mit Aufhören der tatsächlichen Verfügungsgewalt. Auch hier dient das Ko. dem La. als Vorbild. Die gesetzliche Anerkennung der dinglichen Wirkung hat auch heftige Debatten gekostet. Im ADHGB. war sie nicht vorhanden. Das Reichsgerichtsurteil vom 1. 10. 81 war bahnbrechend auch in diesem Falle. Die Konkursordnung (Art. 14 II Z. 1) spricht dem La. in gewissen Fällen eine dingliche Wirkung zu. Erst im BSchG. (§ 72 a. F.) wurde auch für den La. die dingliche Wirkung seiner Übergabe allgemein gesetzlich ausgesprochen und zwar für alle La. (Anders das ADHGB. Art. 649, nur für Orderko.). (In der Praxis wurde sie aber auch für Rektako. anerkannt, so das ROHG. und RG.). Mit der Herausgabe des HGB. wurde dann der § 72 BSchG. gestrichen und wegen seiner allgemeinen Natur ins HGB. übernommen als § 450.

(§ 14) Der Gesetzgeber hat sowohl in § 72 a. F. wie auch in § 450 HGB. nur den Umfang der dinglichen Wirkung festgelegt. Die rechtliche Konstruktion dagegen hat er der Wissenschaft überlassen. So besitzen wir denn auch von jeher eine Fülle von Erklärungsversuchen. Allgemein teilen wir die aufgestellten Theorien in zwei Gruppen; 1. die absolute Theorie (Hauptvertreter ist Heymann, ihr folgen auch Strohal, Brunner u. a.); 2. die relativen Theorien. Die letzteren zerfallen wieder in die streng relative Theorie (Hellwig, Schröder u. a.) und die gemäßigt relative- oder Repräsentationstheorie. Letztere ist heute herrschend. Mit ihr gelangen wir auch zu einem praktischen und befriedigenden Ergebnis. Auch steht sie mit dem geltenden Recht am besten im Einklang und entspricht der Verkehrsauffassung. Ihr folgen u. a. Mittelstein, Staub, O. V. Gierke, J. v. Gierke, Müller-Erzbach, Brodmann und das RG.

Aus der Annahme der Repräsentationstheorie ergeben sich Einzelfragen, deren wichtigste die ist, ob ein völliger Parallelismus zwischen Papier- und Gütererwerb besteht. Die Frage ist in der Literatur sehr bestritten. M. E. ist ein solcher, der zwar die Zuverlässigkeit des La. stärken würde, doch aus sehr beachtlichen Gründen abzulehnen. (Es wäre so ein Eigentumserwerb durch den La. an gestohlenen Gütern möglich, was wiederum § 935 BGB. widerspräche.) Auch § 450 HGB. gibt keine Stütze für den Parallelismus. Er sagt nur, daß die Übergabe des La. dieselbe Wirkung haben solle wie die des Gutes und nicht mehr.

Einem gestohlenen Orderla., an dem gemäß Art. 74 WO. gutgläubiger Erwerb möglich ist, ist aus rechtspolitischen Gründen keine dingliche Wirkung zuzusprechen. Soweit der gutgläubige Erwerber des Gutes geschützt wäre, ist es auch nur der gutgläubige Erwerber des La.

Der § 15 handelt dann noch von den Voraussetzungen und Rechtsfolgen der dinglichen Wirkungen. Gemäß § 450 HGB. muß das Gut von dem Frachtführer übernommen sein, eine Verladung ist nicht erforderlich. Unmittelbarer Besitz des Frachtführers ist nötig. Ein vor Übernahme der Güter ausgestellter La. würde nur schuldrechtliche Wirkung haben, die dingliche tritt erst nach erfolgter Übernahme ein. Als Folge der Repräsentationstheorie ist dauernder Besitz des Frachtführers für die dingliche Wirkung des La. erforderlich. Verliert er den Besitz, so hört jegliche dingliche Wirkung des La. auf. Durch die Übergabe erwirbt aber nur der durch den La. Legitimierte (§ § 450, 447 HGB.) dingliche Rechte am Gut. Der Übergabe des La. an den Zessionar kommt keine dingliche Wirkung zu, da derselbe nicht durch den La. sondern durch die Zession legitimiert wird. Bestritten, m. E. aber zu bejahen, ist die Frage, ob auch der Inhaberla. dingliche Wirkung hat.

Liegen alle Voraussetzungen vor, so zeigt sich die dingliche Wirkung darin, daß die Übergabe des La. an den durch ihn Legitimierten für den Erwerb von Rechten am Gute der Übergabe desselben gleichsteht. Der Erwerber erlangt durch die Übergabe des La. zwar nur mittelbaren Besitz am Gute, wird aber rechtlich so behandelt, als ob er unmittelbaren erworben hätte. Welche weiteren Rechte im Einzelfall der Empfänger erwerben soll, bestimmt sich nach dem zu Grunde liegenden Rechtsverhältnis.

Schluß.

(§ 16) Während wir in der See- und Binnenschiffahrt im Ko. und La. ein Wertpapier gleichen Charakters sowohl in obligatorischer als auch in dinglicher Beziehung besitzen, fehlt uns ein solches im

Landfrachtverkehr. Ganz besonders haben die Eisenbahnverwaltungen von jeher der Einführung eines La. aufs heftigste widersprochen. Im Laufe der Zeit hat sich aber im Eisenbahnfrachtverkehr im Frachtbriefduplikat ein Mittelding zwischen Frachtbrief und La. herausgebildet, das Buchholz mit Recht „ein halbes, ein steckengebliebenes Traditionspapier" nennt. Die gleichen wirtschaftlichen Gründe, die zur Einführung von Ko. und La. geführt haben, drängen aber auch auf Einführung eines solchen im Landfrachtverkehr, ist doch eine schnelle Beförderung der La. bei unserer heutigen Verkehrslage, insbesondere dem Luftpostverkehr, leicht möglich. Auch die Literatur steht einer Einführung nicht ablehnend gegenüber, und in der Rechtssprechung zeigt sich zweifellos ein Schritt auf Anerkennung des Frachtbriefduplikates als Traditionspapier. Der La. eignet sich auch für den Landfrachtverkehr. Eine gesetzliche Regelung erscheint aber noch verfrüht. Die Weiterentwicklung muß der Zukunft überlassen bleiben.